

**Nr 67**

**Skatteutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående införande av kilometerskatt jämte motioner.**

**Propositionen**

I proposition 1971: 153 har Kungl. Maj:t under återopande av utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för den 29 oktober 1971 föreslagit riksdagen att godkänna vad departementschefen i propositionen förordat om införande av kilometerskatt.

På grundval av bilskatteutredningens delbetänkande (SOU 1970: 36) Kilometerbeskattning föreslås i propositionen, att principbeslut fattas om införande den 1 januari 1974 av beskattning efter körd väglängd (kilometerskatt) beträffande brännoljedrivna motorfordon. Beträffande släpvagnar, som dras av brännoljedrivna motorfordon och har en totalvikt över tre ton, föreslås att kilometerskatt införs vid en tidpunkt som bestäms senare.

I avvaktan på bilskatteutredningens slutbetänkande, som förväntas under våren 1972, behandlas inte kilometerskattens närmare utformning och omfattning i detta sammanhang.

**Motionerna**

I detta betänkande behandlas

motionen 1971: 1566 av herr Nilsson i Agnäs (m), vari hemställs att riksdagen ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts. — Motionären uttalar farhågor för att det förordade beskattningssystemet skall försämra möjligheterna till sysselsättning i glesbygderna;

motionen 1971: 1586 av herr Börjesson i Falköping (c), vari hemställs att riksdagen vid behandling av prop. 1971: 153 beslutar att i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala *dels* att från regionalpolitisk synpunkt hänsyn till långa avstånd bör tas vid utformningen av kilometerbeskattningen på i motionen anförda grunder, *dels* att kostnaderna för installering av kilometerräknare bör bestridas av statsmedel;

motionen 1971: 1587 av herr Dahlgren m. fl. (c, fp, m), vari hemställs

att riksdagen i första hand inte fattar principbeslut i kilometerskattefrågan innan ett i vanlig ordning remissbehandlat slutbetänkande från bilskatteutredningen — utvisande förslagets omfattning och utformning — utgör grunden för en proposition.

att riksdagen i andra hand vid eventuellt principbeslut enligt nu föreliggande proposition *dels* understryker vikten av att vad i motionen anförts beträffande skattens framtida omfattning och utformning beaktas, *dels* beslutar, att staten bestrider kostnaderna för den för systemet erforderliga apparaturen.

### Utskottet

Den svenska vägtrafikbeskattningen har under lång tid karaktäriserats av frånvaron av enhetliga principer för skatteuttagen. Till följd härav har riksdagen ofta fått ta ställning till olika förslag om förbättringar, som visserligen haft positiva effekter för de avsedda områdena, men som inte alltid bidragit till överskådligheten eller till att förenkla det administrativa arbetet. Lagstiftningen har härigenom kommit att tyngas av undantagsbestämmelser och restitutionsregler, vilket gjort den svår att tillämpa. Det är mot bakgrund av denna utveckling och med insikt om bristerna i den nuvarande brännoljebeskattningen som riksdagen i olika sammanhang tidigare klart uttalat sig för införandet av en kilometerbeskattning, som skulle kunna avsevärt reducera de påvisade problemen när det gäller den tunga trafiken. Bevillningsutskottet har därvid starkt understrukit betydelsen av en övergång till kilometerskatt och ansett att vid den genomgripande reform av vägtrafikbeskattningen, som nu på grundval av bilskatteutredningens förslag håller på att genomföras i olika etapper, alla ansträngningar bör göras för att anknyta beskattningen till det faktiska utnyttjandet av vägnätet, även om en dylik åtgärd skulle vara förenad med vissa kostnader. Skatteutskottet, som i denna fråga anslutit sig till bevillningsutskottets uppfattning, vill uttala sin tillfredsställelse med att förslag om principbeslut beträffande införande av kilometerskatt nu framlagts. Förslaget i propositionen bygger på bilskatteutredningens principbetänkande Kilometerbeskattning (SOU 1970: 36), vilket i vanlig ordning remissbehandlats.

En förutsättning för införandet av kilometerskatt har självfallet varit att de tekniska problemen kan lösas på ett tillfredsställande sätt. I propositionen upplyses att en godtagbar kilometerräknare nu konstruerats, att kostnaderna härför vid övergång till kilometerskatt blir avsevärt lägre om räknarna anbringas i samband med bilproduktionen, att avtal träffats om produktion av räknare och att bilindustrin med hänsyn till den tid som krävs för en produktionsomställning bör få ett besked i frågan före årsskiftet 1971/72, om den av bilskatteutredningen förordade tidtabellen skall kunna hållas. Departementschefen förordar under

dessas förutsättningar att riksdagen godkänner vad han uttalar om införande av kilometerskatt för brännoljedrivna motorfordon från och med den 1 januari 1974. Även för släpvagnar till sådana fordon bör i princip kilometerskatt tillämpas under förutsättning att räknarfrågan kan lösas.

Departementschefen tar i propositionen endast ställning till nu angivna frågor och finner att omfattningen och utformningen i övrigt av kilometerskatten bör behandlas först sedan bilskatteutredningens slutbetänkande lagts fram, vilket väntas ske under våren 1972.

I de motioner som väckts med anledning av propositionen berörs främst frågor om utformningen av kilometerskatten. Motionärerna i motionen 1971: 1587 vill uppskjuta principbeslutet tills bilskatteutredningens slutbetänkande hunnit behandlas och förordar i andra hand att riksdagen, om ett principbeslut nu fattas, uttalar sig för en kombination av fast fordonsskatt och kilometerskatt och beslutar att staten skall bestrida kostnaderna för en övergång till kilometerskatt. Sistnämnda yrkande framförs också i motionen 1971: 1586, där motionären från regionalpolitisk synpunkt vidare förordar differentierade zontaxor inom glesbygderna. Oro för sysselsättningen inom glesbygderna ligger också till grund för det riksdagsuttalande som begärs i motionen 1971: 1566.

De motionsvis framförda synpunkterna kan naturligtvis kompletteras med ett flertal andra liknande frågeställningar. Vid remissbehandlingen har särskilt diskuterats frågan om mängdrabatt vid en kilometerskatt. Bilskatteutredningen har berört problemet hur man skall göra med den särskilda skatten på brännolja, en skatt som inte är specialdestinerad till vägväsendet. Den kanske viktigaste frågan i sammanhanget — nämligen med vilket belopp per tonkilometer skatten skall utgå för olika fordon — har ännu inte berörts, eftersom underlaget för denna frågas bedömning kommer att redovisas i bilskatteutredningens slutbetänkande. Skatteutskottet förutsätter att utredningen därvid också kommer att ta ställning till frågan hur övergångskostnaderna skall bestridas.

Vad riksdagen nu skall avgöra är alltså om det föreligger ett tillräckligt starkt underlag för ett principbeslut om kilometerskatt eller om man måste avvakta den fortsatta utredningen för att kunna ta ställning i frågan. Skatteutskottet anser för sin del att ett beslut om införande av kilometerskatt är väl motiverat på de grunder som redovisas i propositionen, och utskottet kan således inte biträda yrkandet i motionen 1971: 1587 att principbeslutet bör uppskjutas tills bilskatteutredningens slutbetänkande hunnit behandlas. Däremot torde övriga i motionerna aktualiserade frågor kunna bli föremål för förnyade överväganden av utredningen och remissinstanserna. De därvid redovisade synpunkterna kommer att utgöra grunden för den aviserade propositionen. Med hänsyn härtill finner utskottet inte anledning att nu ta upp dessa spörsmål till prövning.

Utskottet tillstyrker således bifall till propositionen och avstyrker bifall till motionerna.

Med hänvisning till det anförda hemställer utskottet

- A. att riksdagen — med avslag på motionen 1971: 1587 i vad den avser uppskov med beslutet om kilometerskatt — godkänner vad departementschefen i proposition 1971: 153 förordat om införande av kilometerskatt;
- B. att riksdagen avslår följande motioner, nämligen
  1. motionen 1971: 1566
  2. motionen 1971: 1586
  3. motionen 1971: 1587, i vad den inte behandlas under A.

Stockholm den 2 december 1971

På skatteutskottets vägnar

TAGE MAGNUSSON

*Närvarande:* herrar Magnusson i Borås (m), Engkvist\* (s), fru Holmqvist (s), herrar Josefson i Arrie (c), Larsson i Umeå (fp), Nilsson i Trobro (m), Wikner (s), Sundkvist (c), Stadling (s), Westberg i Hofors (s), Hörberg (fp), Marcusson (s), fru Berglund (s), herr Björk i Gävle (c) och fru Normark (s).

Ej närvarande vid betänkandets justering.